

CRABV 51 **COM 351**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

# COMPTE RENDU ANALYTIQUE

# BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**04-10-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**04-10-2004**

**Namiddag**

## SOMMAIRE



## INHOUD

# COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 04 OCTOBRE 2004

Après-midi

______

# COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 04 OKTOBER 2004

Namiddag

______

La discussion des questions commence à 14h.08 sous la présidence de Mme Karine Lalieux.

**01 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "les membres du personnel mis en disponibilité de l'IBPT" (n° 3541)**

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Bien que le personnel de l'IBPT ne soit pas trop nombreux, une réorganisation a entraîné des détachements vers d'autres services. Le 12 mai 2004, 47 personnes étaient toujours en disponibilité. Cette formule est coûteuse : pour 2003, le coût s'élèverait à 1.365.000 euros au total.

Quel est exactement l'état de la situation? Tous les travailleurs bénéficient-ils entre-temps du régime de travail de leur choix ? A quand remonte le dernier détachement ? Vers quels services les 47 travailleurs ont-ils été détachés ? Où l'IBPT se situe-t-il à cet égard par rapport à d'autres services ? Quels programmes de formation continuée ont-ils été suivis ? Quel est le coût total pour les pouvoirs publics ?

01.02 **Christian Dupont**, ministre *(en néerlandais)*: Les informations dont dispose M. Deseyn sont fausses. Plus aucun fonctionnaire n'était en disponibilité en date du 12 mai dernier, le chiffre de 47 personnes se rapportait à la situation au 18 février 2004.

Quasi tous les fonctionnaires du service de la Redevance radio-TV sont détachés depuis le 1er avril. Une personne est en interruption volontaire de carrière et une autre est en congé de maladie de

De vragen vangen aan om 14.08 uur. Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

**01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de op non-actief staande werknemers van het BIPT" (nr. 3541)**

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Hoewel het BIPT niet te veel personeel heeft, moesten er wegens een reorganisatie personeelsleden worden overgeplaatst naar andere diensten. Op 12 mei 2004 stonden nog 47 personen op non-actief. Dat is een dure zaak. Voor 2003 zouden de totale kosten 1.365.000 euro bedragen.

Wat is de stand van zaken? Werden alle werknemers intussen ingeschakeld in het werkregime dat zij hadden gekozen? Wanneer vond de laatste overplaatsing plaats? Naar welke diensten werden de 47 werknemers overgeplaatst? Wat is daarbij de verhouding tussen het BIPT en andere diensten? Welke bijscholingsprogramma's werden gevolgd? Wat is de totale kostprijs voor de overheid?

01.02 Minister **Christian Dupont** *(Nederlands)*: De informatie waarover de heer Deseyn beschikt, is fout. Op 12 mei jongstleden stond geen enkele ambtenaar meer op non-actief. Het cijfer van 47 gold voor de situatie op 18 februari 2004.

Sinds 1 april zijn bijna alle ambtenaren van de dienst Kijk- en Luistergeld overgeplaatst. Eén ambtenaar is in vrijwillige loopbaanonderbreking en een andere heeft langdurig ziekteverlof. Daarna worden ook zij meteen overgeplaatst.

longue durée. Elles aussi seront immédiatement déplacées par la suite.

Certains fonctionnaires ont été mis à la disposition des services publics fédéraux. Un agent travaille au SPF Finances depuis quelques années déjà, un autre aux Affaires sociales depuis l'an dernier. D'autres encore ont été mis à la disposition des greffes des tribunaux, où ils effectuent des tâches administratives.

Les mutations opérées sous la législature actuelle ont été publiées au *Moniteur belge* les 30 janvier 2004, 2 avril 2004 et 9 avril 2004. Des modifications ont été apportées le 5 juillet 2004 et publiées le 13 juillet 2004.

Etant donné que les 47 fonctionnaires accomplissent des tâches qui ne requièrent aucune connaissance préalable spécifique, la question concernant la formation est sans objet. Tous les fonctionnaires peuvent évidemment suivre des formations avec l'autorisation de leur service.

Le département de la Fonction publique ne gère pas les dossiers du personnel de l'IBPT. Notre tâche consistait à remettre les fonctionnaires au travail, ce que nous avons réussi à faire dans des délais raisonnables au cours de la législature actuelle.

01.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Il faut se réjouir de ce que les dépenses élevées de 2003 ne se répéteront plus et que le projet a déjà pu être mené à bonne fin au printemps 2004. Je m'adresserai au ministre compétent pour m'informer sur les frais pour 2004.

*L'incident est clos.*

**02 Questions jointes de**
**- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le retrait immédiat du permis de conduire" (n° 3744)**
**- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la circulation" (n° 3577)**

02.01 **Guido De Padt** (VLD): En vertu de la nouvelle loi sur la circulation routière, les parquets peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire pour une durée d'un mois, renouvelable deux fois. La Cour d'arbitrage a annulé cette compétence des parquets en l'absence de possibilité de recours.

Sommige ambtenaren werden ter beschikking gesteld van de federale overheidsdiensten. Een ambtenaar werkt al enkele jaren bij Financiën, een andere werkt sinds vorig jaar bij Sociale Zaken. Nog anderen werden ter beschikking gesteld van de griffies van de rechtbanken en voeren er administratieve taken uit.

De tijdens de huidige regeerperiode gerealiseerde overplaatsingen werden bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 30 januari 2004, 2 april 2004 en 9 april 2004. Wijzigingen werden doorgevoerd op 5 juli 2004 en bekendgemaakt op 13 juli 2004.

Doordat de 47 ambtenaren taken uitvoeren die geen specifieke voorkennis vereisen, is de vraag inzake opleiding zonder voorwerp. Alle ambtenaren kunnen uiteraard wel opleidingen volgen als hun dienst daarmee instemt.

Ambtenarenzaken beheert de dossiers van het BIPT-personeel niet. Onze taak bestond erin de ambtenaren opnieuw aan het werk te zetten. Daar zijn we in de huidige regeerperiode binnen een redelijke termijn in geslaagd.

01.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Het is goed dat de hoge kosten van 2003 nu niet meer worden gemaakt en dat het project al in het voorjaar van 2004 tot een goed einde kon worden gebracht. Inzake de kosten van 2004 wend ik me tot de bevoegde minister.

*Het incident is gesloten.*

**02 Samengevoegde vragen van**
**- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs" (nr. 3744)**
**- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3577)**

02.01 **Guido De Padt** (VLD): Door de nieuwe verkeerswet mogen de parketten een rijbewijs onmiddellijk intrekken voor de periode van één maand. Deze intrekking kan tweemaal worden verlengd. Het Arbitragehof heeft die bevoegdheid vernietigd omdat niet in een beroepsmogelijkheid was voorzien.

Le retrait immédiat par le parquet est-il indispensable dans la nouvelle loi sur la circulation routière ? Le ministre fera-t-il le nécessaire pour permettre aux parquets de tout de même prononcer encore le retrait du permis de conduire ? Sera-t-il prévu une possibilité de recours pour le conducteur ?

Is de onmiddellijke intrekking door het parket onontbeerlijk in de nieuwe verkeerswet? Zal de minister stappen zetten om ervoor te zorgen dat de parketten nog wel rijbewijzen zullen kunnen intrekken? Wordt er in een beroepsmogelijkheid voor de chauffeur voorzien?

La nouvelle loi relative à la police de la circulation routière sera évaluée cet automne. Est-il exact que le montant des amendes sera déterminé en fonction des revenus du contrevenant? De quelles amendes s'agit-il en l'occurrence? Comment compte-t-on organiser ce système dans la pratique?

Dit najaar wordt de nieuwe verkeerswet geëvalueerd. Klopt het dat het bedrag van de verkeersboetes zal worden bepaald op basis van het inkomen van de overtreder? Over welke boetes gaat het? Hoe zal dit praktisch in zijn werk gaan?

Le règlement extrajudiciaire des amendes fera-t-il également l'objet d'une évaluation dans ce cadre?

Zal bij de evaluatie ook de buitengerechtelijke afhandeling van de verkeersboetes worden bekeken?

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en néerlandais)*: La Cour d'arbitrage a estimé qu'un retrait de permis de plus d'un mois ne constitue plus une mesure de sécurité, mais une sanction. Les droits de la défense doivent dès lors être préservés.

02.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: Het Arbitragehof heeft geoordeeld dat wanneer men het rijbewijs langer dan een maand intrekt, het niet meer om een veiligheids-, maar om een strafmaatregel gaat. Derhalve moeten de rechten van de verdediging worden gevrijwaard.

Le retrait du permis constitue une mesure sévère que nous souhaitons maintenir et je prends dès lors des initiatives dans ce sens. Les délais plus étendus seront instaurés à brève échéance selon des modalités plus équitables pour la Cour d'arbitrage, par exemple une procédure permettant à l'intéressé de s'adresser au juge de police.

De intrekking van het rijbewijs is een strenge maatregel en die willen we behouden. Ik zet dus stappen om de intrekking te vrijwaren. Zo snel mogelijk zullen de ruimere termijnen op een voor het Arbitragehof billijkere wijze worden geïnstalleerd. Dat kan door een procedure die de betrokken de kans geeft naar de politierechter te stappen.

Un projet de loi sur l'injonction judiciaire de payer a été élaboré. Il doit permettre une meilleure perception des amendes. L'avant-projet a été établi par mon prédécesseur. Les amendes routières qui ne peuvent faire l'objet d'une perception immédiate pourront désormais être perçues plus facilement, par l'intermédiaire du juge de police. Un amendement à ce projet de loi suffit pour faciliter également la procédure de retrait du permis.

Er ligt een wetsontwerp klaar over het gerechtelijk bevel tot betaling. Dit moet leiden tot een vlottere inning van de boetes. Het voorontwerp werd door mijn voorganger opgesteld. Het wordt mogelijk via de politierechter verkeersboetes die niet direct geïnd kunnen worden, op vlottere wijze te innen. Om ook de intrekking van het rijbewijs vlotter te laten lopen, volstaat een amendement op dit wetsontwerp.

En ce qui concerne l'évaluation de la loi relative à la circulation routière, nous sommes occupés à collecter toutes les données et à établir des contacts avec différentes organisations.

Wat de evaluatie van de verkeerswet betreft, zijn wij op dit ogenblik alle cijfers aan het verzamelen en contacten met verschillende organisaties aan het leggen.

L'université de Liège a en effet réalisé une étude sur la perception des amendes en fonction des revenus. Étant donné que j'avais déposé, il y a cinq ans environ, une proposition de loi visant à calculer toutes les amendes en fonction des moyens financiers du contrevenant, on s'est adressé à moi pour obtenir un commentaire. L'étude n'a toutefois

De universiteit van Luik heeft inderdaad een studie uitgevoerd naar de inning van boetes op basis van het inkomen. Omdat ik zo'n vijf jaar geleden een wetsvoorstel had ingediend om alle boetes op basis van de financiële draagkracht van de betrokkene te berekenen, kwam men bij mij aankloppen voor commentaar. De studie is evenwel nog niet officieel

pas encore été officiellement présentée par la ministre de la Justice.

En tout cas, je suis favorable à cette méthode pour des amendes très lourdes. D'autres pays, tels que la Finlande, ont également mis en place des systèmes pratiques en la matière. Du reste, les corrections sociales pour les amendes lourdes ont toujours fait l'objet d'un consensus au sein du gouvernement.

02.03 **Guido De Padt** (VLD): Le retrait pour une période de quinze jours reste donc d'application, mais le retrait immédiat pour une période d'un mois est abandonné?
Aujourd'hui, l'intéressé ne dispose d'aucune possibilité de recours, ce qui n'est pas correct. Vous feriez preuve d'une approche positive en prévoyant la possibilité d'un recours devant le tribunal en cas de prolongation du retrait.

Le VLD participera avec enthousiasme à l'élaboration du projet de loi instaurant la possibilité d'un règlement extrajudiciaire. J'applaudis à l'initiative du ministre d'associer la société civile à l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière. Je présume que les magistrats y seront également associés: ils ont en effet une bonne intelligence de l'application concrète de cette loi.

Je m'oppose aux amendes calculées en fonction des moyens financiers dont disposent les contrevenants. Cette approche a pour effet de diaboliser inutilement une partie de la population. Il est logique que des corrections sociales soient apportées. Il me semble qu'on procède déjà de la sorte, non sans succès d'ailleurs.

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne le retrait du permis, je souhaite maintenir la sévérité de la loi relative à la circulation routière tout en préservant les droits de la défense. S'il n'est pas question de modifier la durée du retrait, le recours auprès du juge du tribunal de police doit toujours rester possible.

Il va de soi que j'associerai les magistrats à l'évaluation de la loi relative à la circulation routière. Je n'aurais toutefois jamais osé les qualifier de "représentants de la société civile". (*Sourires*)

Enfin, je constate que l'adaptation des amendes aux moyens financiers du contrevenant donne matière à discussion entre partisans et opposants.

voorgesteld door de minister van Justitie.

Ik ben in ieder geval een voorstander van deze werkwijze voor zeer zware boetes. In andere landen, zoals Finland, bestaan daar ook handige systemen voor. Binnen de regering is er overigens altijd een consensus geweest over sociale correcties bij zware boetes.

02.03 **Guido De Padt** (VLD): De intrekking gedurende vijftien dagen blijft dus gewoon bestaan, maar er wordt afgestapt van de onmiddellijke intrekking voor de periode van een maand?
Nu heeft de betrokkene geen enkele kans op verhaal en dat is niet correct. Het zou getuigen van een positieve visie om bij verlenging een beroep op de rechtbank mogelijk te maken.

De VLD zal enthousiast meewerken aan het wetsontwerp inzake de mogelijkheid tot buitengerechtelijke afhandeling.Ik juich het toe dat de minister het middenveld zal betrekken bij de evaluatie van de verkeerswet. Ik neem aan dat ook de magistratuur hiertoe behoort: magistraten hebben namelijk een goed inzicht in de concrete toepassing van de verkeerswet.

Ik kant mij tegen boetes die gebaseerd zijn op de financiële draagkracht van de overtreders. Op die manier wordt immers een bepaald deel van de bevolking onnodig gedemoniseerd. Dat er sociale correcties nodig zijn is logisch. Ik begrijp dat die trouwens nu al met succes worden toegepast.

02.04 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: Inzake de intrekking van het rijbewijs wil ik tegelijkertijd de strengheid van de verkeerswet behouden en de rechten van de verdediging vrijwaren. Aan de intrekkingtermijn van een maand mag niet worden getornd, maar er moet altijd beroep bij de politierechter mogelijk blijven.

Het spreekt vanzelf dat ik de magistraten zal betrekken bij de evaluatie van de verkeerswet, al zou ik hen nooit als "het middenveld" durven bestempelen. *(Glimlachjes)*

Ik stel tot slot vast dat de aanpassing van de boetes aan de financiële draagkracht van de overtreder, stof is voor discussie tussen voor- en tegenstanders.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "la demande de duplicata d'une plaque minéralogique endommagée" (n° 3589)**

**03 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de aanvraag van een duplicaat van een beschadigde nummerplaat" (nr. 3589)**

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): Lorsqu'une plaque minéralogique est endommagée et illisible, le conducteur peut en demander un nouvel exemplaire à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV). La demande de nouvelle plaque doit néanmoins toujours être accompagnée de la plaque endommagée. La durée de confection et d'envoi d'une nouvelle plaque est de cinq jours ouvrables. Au cours de cette période, le conducteur ne peut utiliser son véhicule.

Pourquoi ne renonce-t-on pas à l'obligation d'accompagner la demande de nouvelle plaque de l'exemplaire endommagé ? Le conducteur pourrait, dans ce cas, continuer à utiliser son véhicule et remplacer après quelques jours son ancienne plaque par la nouvelle auprès de l'une des antennes provinciales de la DIV.

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais) :* La procédure de demande de plaque auprès de la DIV a déjà été simplifiée ces dernières années, notamment par l'installation d'antennes provinciales. On gagnerait déjà du temps aujourd'hui en n'envoyant pas la plaque endommagée, mais en la présentant à l'une de ces antennes provinciales.

Si la DIV tient à rentrer en possession de l'ancienne plaque, c'est pour des raisons évidentes de sécurité. Cette obligation doit dès lors être maintenue.

Toutes les procédures d'application à la DIV sont actuellement à l'examen en vue de leur simplification plus avant. Cette direction est en effet une vitrine très visible du SPF Mobilité.

03.03 **Bart Tommelein** (VLD): Je puis comprendre que la DIV, pour des raisons de sécurité, souhaite se voir remettre l'ancienne plaque d'immatriculation avant d'en délivrer une nouvelle. On pourrait cependant gagner du temps en confectionnant déjà le nouvel exemplaire sans qu'on n'ait vu l'ancienne plaque. L'échange pourra alors avoir lieu au moment de la restitution de l'ancienne plaque, par la poste ou au guichet.

03.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*):

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): Wanneer een nummerplaat beschadigd en onleesbaar is, kan de autobestuurder een nieuw exemplaar aanvragen bij de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV). De aanvraag voor een nieuwe nummerplaat moet echter altijd vergezeld zijn van de beschadigde plaat. De productie en de verzending van een nieuwe plaat nemen vijf werkdagen in beslag. Tijdens deze periode kan de chauffeur zijn wagen niet gebruiken.

Waarom laat men de verplichting om de aanvraag van een nieuwe plaat steeds te laten vergezellen van het beschadigd exemplaar, niet vallen? De bestuurder kan dan zijn wagen blijven gebruiken en na een paar dagen de oude nummerplaat inruilen tegen het nieuw exemplaar bij een van de provinciale loketten van de DIV.

03.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: De procedure voor aanvraag van een nummerplaat bij de DIV werd de laatste jaren al vereenvoudigd, onder meer door de installatie van provinciale loketten. Men zou nu al wat tijd kunnen winnen door de beschadigde nummerplaat niet op te sturen, maar aan te bieden aan een van die provinciale loketten.

Dat de DIV erop staat om de oude plaat effectief onder ogen te krijgen, heeft vanzelfsprekend te maken met veiligheidsvereisten. Die verplichting moet bijgevolg behouden blijven.

Alle procedures van het DIV worden momenteel onderzocht om een verdere vereenvoudiging mogelijk te maken. Deze dienst is immers een heel zichtbaar uithangbord van de FOD Mobiliteit.

03.03 **Bart Tommelein** (VLD): Ik begrijp dat de DIV uit veiligheidsoverwegingen de oude plaat wil zien alvorens een nieuw exemplaar te overhandigen. Men zou tijd kunnen winnen door al een nieuw exemplaar aan te maken zonder dat men het oude exemplaar onder ogen heeft. De ruil zou dan kunnen gebeuren wanneer het oude exemplaar, langs de post of persoonlijk aan het loket, wordt aangeboden.

03.04 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: Dat

Voilà une suggestion intéressante.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la proposition d'instaurer un permis de conduire 'par étapes'" (n° 3680)**

04.01 **Annick Saudoyer** (PS): L'apprentissage de la conduite automobile est fondamental dans la vie du citoyen, et vous vous y intéressez de près. La sécurité routière étant aussi ma préoccupation, j'ai déposé une proposition de résolution pour ajouter à l'examen pratique du permis une épreuve supplémentaire, visant à apprendre à éviter ou gérer des situations dangereuses. Le caractère obligatoire de cette épreuve inciterait aussi les assureurs à diminuer la prime RC automobile des jeunes conducteurs, d'ailleurs exorbitante.

Vous souhaitez permettre l'obtention du permis en plusieurs étapes. Les candidats devraient se soumettre à des restrictions pour affiner leurs compétences sur la route. Vous estimez, de plus, qu'un permis valable uniquement en semaine, par exemple, permettrait de diminuer le coût des assurances. Par là, vous visez sans doute les « sorteurs » du samedi soir, qui prennent le volant avec insouciance. Mais d'autres se rendent le week-end au travail. De plus, nombre d'étudiants vivent la semaine loin de leur domicile et profitent de leur retour chez eux, le week-end, pour peaufiner leur conduite.

Cibler les jeunes me paraît donc abusif. Si vous visez ceux qui sortent du samedi soir au dimanche matin, pourquoi ne pas autoriser la conduite pendant la journée ? En interdisant aux jeunes de rouler tout le week-end, ne va-t-on pas contrecarrer leur apprentissage à la conduite? Quand pensez-vous pouvoir diminuer le coût des assurances ?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je ne souhaite nullement viser uniquement les jeunes. C'est pourquoi la préparation d'un forum des jeunes sur ce sujet est en cours. Il n'y donc pas de généralisation de notre part.

Mais il faut se baser sur des statistiques neutres et objectives. Pour la Belgique, celles de 2001 montrent que les jeunes de 18 à 29 ans représentent 39% des conducteurs qui décèdent

is een interessante suggestie.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het voorstel om een rijbewijs 'in stappen' in te voeren" (nr. 3680)**

04.01 **Annick Saudoyer** (PS): De rijopleiding is niet langer weg te denken uit onze maatschappij en u volgt deze problematiek van nabij. Ook ik ben erg met verkeersveiligheid begaan. Om die reden diende ik een voorstel van resolutie in dat ertoe strekt tijdens het praktische rijexamen een bijkomende proef op te leggen, in verband met het vermijden of het omgaan met gevaarlijke situaties. Aangezien het om een verplichte proef gaat, zou die maatregel de verzekeraars ertoe aanzetten de premie BA voor de jonge chauffeurs, die trouwens onbetaalbaar is, te beperken.

U zou het behalen van het rijbewijs in een aantal fazen willen opdelen. De kandidaat-chauffeurs zouden zich aan bepaalde beperkingen moeten onderwerpen tot hun rijvaardigheid voldoende is aangescherpt. U bent bovendien van oordeel dat een rijbewijs dat, bijvoorbeeld, uitsluitend in de week geldig is, de verzekeringspremie zou kunnen drukken. U denkt wellicht aan de uitgaanders van zaterdagavond, die lichtzinnig achter het stuur plaatsnemen. Er zijn echter ook jongeren die in het weekend met de auto naar het werk gaan. Voorts zijn er ook de studenten, die in de week vaak ver van huis verblijven en van het weekend gebruik maken om bijkomende rijervaring op te doen.

Uw maatregelen ten aanzien van jongeren schieten volgens mij hun doel voorbij. Indien u de feestvierders die tot in de vroege uurtjes doorgaan wil aanpakken, waarom mag er dan overdag niet met de wagen worden gereden? Staat een verbod om tijdens de weekends te rijden het succes van de rijopleiding van de jongere niet in de weg? Tegen wanneer verwacht u een oplossing voor de hoge verzekeringspremies?

04.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Frans)*: Het ligt zeker niet in mijn bedoeling alleen de jeugd aan te pakken. Daarom wordt een jongerenforum in dat verband voorbereid. We gaan dus niet uit van een veralgemening.

Anderzijds moeten we ons op neutrale en objectieve statistieken baseren. Uit de statistieken van 2001 blijkt dat in België 39 % van de chauffeurs die binnen de dertig dagen na een ongeval

dans les trente jours ou sont gravement blessés. Et les jeunes de 18 à 24 ans représentent 22% des conducteurs impliqués dans un accident grave.

Ce pourcentage monte à 34% les nuits du week-end. Les autres tranches d'âge sont aussi concernées : celle des 25-34 ans représente 30% et celle des 35-64 ans, 33% des accidents graves.

Je ne vais pas interdire aux jeunes de rouler durant le week-end, mais je désire parler avec eux. Il faut mener le débat par étapes. Ainsi, on pourrait envisager de leur interdire la conduite les nuits du week-end. Une telle décision doit être discutée avec les intéressés. Le principe est d'obtenir une expérience de la conduite nocturne.

Les contrats d'assurance pour les jeunes continuent d'augmenter parce que les périodes à risques restent les nuits pendant les week-ends.

En adoptant un permis par étape ou par points, on se donne une base objective pour faire diminuer les prix.

04.03 **Annick Saudoyer** (PS): J'espère que vous y ajouterez l'épreuve de maîtrise automobile.

*L'incident est clos.*

**05 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "la position de la Belgique en ce qui concerne la discussion sur les émissions du transport aérien qui aura lieu à l'Assemblée générale de l'OACI" (n° 3660)**

05.01 **Marie Nagy** (ECOLO): Exclu du champ d'application du protocole de Kyoto, le secteur aérien serait cependant responsable de 14% des émissions de $CO^2$ dans l'Union européenne.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale réunit actuellement son assemblée trisannuelle. En 1996, elle a adopté un manuel d'utilisation des taxes et des charges fixant des balises à ses États membres et, en juin dernier, elle a adopté un texte relatif aux émissions. Les États-Unis semblent être à la base d'une lettre de protestation, signée par 21 des 32 États membres, risquant d'empêcher de pouvoir prendre la moindre mesure de réduction des émissions produites par le transport aérien.

overlijden of die zwaar gewond raken, jongeren tussen 18 en 29 zijn. De jongeren tussen 18 en 24 maken 22 % uit van de chauffeurs die bij een ernstig ongeval betrokken raken.

Dat percentage loopt op tot 34% tijdens weekendnachten. Maar ook de andere leeftijdscategorieën zijn goed vertegenwoordigd in de statistieken: de 25-34-jarigen zijn goed voor 30% van de zware ongevallen, de 35-64-jarigen voor 33%.

Ik ben niet van plan jongeren te verbieden tijdens het weekend met de auto te rijden, maar ik wil wél met hen praten. Dat debat moet in fasen gevoerd worden. We zouden hen bijvoorbeeld wel kunnen verbieden te rijden tijdens weekendnachten. Een dergelijke beslissing moet met de betrokkenen doorgepraat worden. Het principe is dat ze rijervaring moeten opdoen 's nachts.

Verzekeringscontracten voor jongeren worden steeds duurder, omdat de weekendnachten de risicoperiodes blijven.

Met een rijbewijs met punten of in stappen heb je een objectieve basis voor een prijsvermindering.

04.03 **Annick Saudoyer** (PS): U vergeet hopelijk toch niet dat ze ook nog moeten bewijzen dat ze een voertuig kunnen besturen.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het standpunt van België ten aanzien van de discussie over de uitstoot van het luchtvervoer die zal plaatsvinden tijdens de Algemene Vergadering van de ICAO" (nr. 3660)**

05.01 **Marie Nagy** (ECOLO): De luchtvaart valt niet in het toepassingsgebied van het Kyoto-protocol, maar zou niettemin goed zijn voor 14% van de $CO_2$-uitstoot in de Europese Unie.

De Algemene Vergadering van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) houdt momenteel haar driejaarlijkse bijeenkomst. In 1996 keurde de ICAO een handboek inzake taksen en belastingen goed waarin krijtlijnen getrokken worden voor de ICAO-lidstaten, en in juni jongstleden nam de organisatie een tekst aan met betrekking tot de uitstoot. 21 van de 32 lidstaten hebben een protestbrief ondertekend, waarvan het initiatief kennelijk uitgaat van de Verenigde Staten,

Huit États ont protesté contre cette position mais ils sont en minorité.

Quelle est la position de la Belgique ?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en français)*: La Belgique ne fait pas directement partie du Conseil de l'OACI. Elle fait en revanche partie du groupe ABIS (Autriche, Benelux, Irlande et Suisse), présidé actuellement par l'Irlande, et l'Irlande compte parmi les huit États européens signataires de la lettre d'opposition. La position de la Belgique est la même. L'Europe, dont la position est minoritaire, est à la recherche d'un front uni pour trouver le meilleur compromis possible.

05.03 **Marie Nagy** (ECOLO): La Belgique s'aligne-t-elle sur une position européenne unanime de refus ou cette position est-elle plus nuancée ?

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre *(en français)*: Nous sommes unanimes sur ce point. Mais nous sommes minoritaires.

*L'incident est clos.*

**06 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité sur "une double tarification pour les voyages de groupe" (n° 3685)**

06.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): La SNCB pratique deux tarifs pour les voyages en groupe. Le tarif vert est le tarif normal. Le tarif orange est plus élevé et s'applique aux lignes dont la capacité est plus faible et l'offre réduite. Les Belges qui habitent dans la périphérie sont donc doublement désavantagés. Dans leur cas, l'offre de trains est limitée et les tarifs sont plus élevés.

Sur quelles lignes s'appliquent les tarifs vert et orange ? Cette double inégalité de traitement se justifie-t-elle ? Que compte faire le ministre pour y remédier ?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en néerlandais)*: Les tarifs de groupe sont appliqués très flexiblement en fonction du taux d'occupation des trains. Le tarif vert comprend une réduction de 70 pour cent et s'applique lorsque le taux d'occupation est inférieur à 60 pour cent. Ce taux d'occupation est mesuré sur la base de comptages journaliers effectués à divers moments de la journée et pour diverses destinations. Le tarif orange accorde une réduction de 50 pour cent.

en dat dreigt nu elk voorstel tot beperking van de uitstoot door de luchtvaart in de kiem te smoren. Acht lidstaten hebben tegen die gang van zaken geprotesteerd, maar zij vormen een minderheid. Wat is het Belgische standpunt hierover?

05.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Frans)*: België maakt niet rechtstreeks deel uit van de ICAO-Raad, maar is wel lid van de ABIS-groep (Oostenrijk, Benelux, Ierland en Zwitserland), die momenteel door Ierland wordt voorgezeten. Ierland is een van de acht Europese landen die de protestbrief hebben ondertekend. België verdedigt hetzelfde standpunt. Europa, dat een minderheidsstandpunt verdedigt, streeft naar de totstandkoming van een verenigd front om op die manier tot een zo goed mogelijk compromis te komen.

05.03 **Marie Nagy** (ECOLO): Sluit België zich aan bij het Europees standpunt waarbij een en ander eenparig wordt afgewezen of neemt ons land een genuanceerdere houding aan?

05.04 Minister **Renaat Landuyt** *(Frans)*: Wij nemen ter zake een eenparig standpunt in, maar zijn in de minderheid.

*Het incident is gesloten.*

**06 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit over "twee tarieven voor groepsreizen" (nr. 3685)**

06.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): De NMBS hanteert twee tarieven voor groepsreizen. Het groene tarief is het normale tarief. Het oranje tarief is duurder en wordt toegepast op de lijnen met een geringere capaciteit en een beperkt aanbod. De Belgen in de periferie worden dus tweemaal gestraft. Ze krijgen een beperkt treinaanbod en een verhoogd tarief.

Op welke lijnen geldt het groene tarief, op welke het oranje? Is deze dubbele ongelijke behandeling gerechtvaardigd? Wat gaat de minister daaraan doen?

06.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: De groepstarieven worden zeer flexibel toegepast, afhankelijk van de bezettingsgraad van de treinen. Het groene tarief geeft 70 procent korting en wordt toegekend bij een bezettingsgraad lager dan 60 procent. De bezettingsgraad wordt gemeten op basis van dagelijkse tellingen op verschillende tijdstippen en bestemmingen. Het oranje tarief geeft 50 procent korting.

La SNCB cherche ainsi à déplacer les voyages en groupe vers les heures creuses. Toutefois, le taux d'occupation de 60 pour cent est moins vite atteint sur certaines lignes que sur d'autres.

De NMBS wil daarmee de groepsreizen naar de daluren verschuiven. Sommige lijnen bereiken echter minder vlug die 60-procent-bezettingsgraad dan andere lijnen.

Ce point sera abordé lors de la discussion du contrat de gestion. Nous préconiserons des tarifs plus simples appliqués avec moins de flexibilté.

Bij de discussie over de beheersovereenkomst komt dit punt aan bod. Wij zullen pleiten voor eenvoudiger tarieven die ook minder flexibel worden toegepast.

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Il est logique que la SNCB n'accorde pas de réductions supplémentaires durant les heures de pointe. S'il n'est pas possible d'aboutir à une uniformisation des tarifs à court terme, il y a lieu de mettre fin dès maintenant à la discrimination touchant la périphérie.

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Het is logisch dat de NMBS geen extra kortingen geeft in de spitsuren. Indien eenvormigheid van tarieven op korte termijn niet mogelijk zou zijn, moet de discriminatie van de periferie nu worden afgeschaft.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'intégration tarifaire pour les transports en commun" (n° 3727)**

**07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de tariefintegratie voor het openbaar vervoer" (nr. 3727)**

07.01 **Guido De Padt** (VLD): La ministre flamande de la Mobilité, qui est favorable à un billet unique pour le train, le tram, le bus et le métro, placerait ce point à l'ordre du jour de la prochaine conférence interministérielle. Le VLD préconise l'uniformité du système de billets et une harmonisation plus poussée des horaires.

07.01 **Guido De Padt** (VLD): De Vlaamse minister voor Mobiliteit is voorstander van één ticket voor trein, tram, bus en metro. Zij zou dit op de agenda van de volgende interministeriële conferentie zetten. De VLD is voorstander van een uniform ticketsysteem en beter op elkaar afgestemde dienstregelingen.

Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet ? Quel est le point de vue du ministre et celui de la SNCB ? L'intégration tarifaire sera-t-elle abordée dans le nouveau contrat de gestion ? Dans quel délai cela est-il réalisable?

Was er hierover overleg? Wat is het standpunt van de minister en van de NMBS? Zal de tariefintegratie aan bod komen in het nieuwe beheerscontract? Binnen welke termijn is dit uitvoerbaar?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en néerlandais)*: Mon point de vue personnel est identique à celui de ma collègue flamande, mais la réalisation technique de cette idée s'avère très difficile. Aussi adopterons-nous une position unique lors de la conférence interministérielle, pour que les techniciens disposent d'un cadre de travail précis. Par ailleurs, il sera aussi question de l'intégration tarifaire lors des négociations sur le contrat de gestion.

07.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: Mijn persoonlijk standpunt is hetzelfde als van mijn Vlaamse collega. Het idee is echter technisch zeer moeilijk uit te werken. Wij zullen daarom op de interministeriële conferentie een eenduidig standpunt innemen zodat de technici een duidelijk werkkader hebben. De tariefintegratie wordt overigens ook besproken bij de onderhandelingen over de beheersovereenkomst.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 3745)**

**08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem" (nr. 3745)**

08.01 **Roel Deseyn** (CD&V): L'aéroport international de Wevelgem est le seul à ne pas

08.01 **Roel Deseyn** (CD&V): De internationale luchthaven van Wevelgem is de enige die geen

disposer gratuitement de contrôleurs aériens de Belgocontrol parce qu'il n'a pas été inclus dans l'accord de coopération conclu entre les autorités fédérales et les Régions. Le contrat de gestion entre Belgocontrol et les autorités est d'ailleurs en cours de discussion actuellement.

Le ministre Anciaux avait pourtant esquissé des perspectives favorables et promis une concertation fin juillet 2004. La province de Flandre occidentale et la Région flamande ont entre-temps pris des engagements en vue de la rénovation de l'aéroport.

Qu'est-il ressorti des réunions qui ont eu lieu cet été ? Les autorités fédérales mettront-elles des contrôleurs à disposition, ce qui est relativement peu coûteux ? Un accord a-t-il été atteint avec le ministère de la Défense nationale ? Wevelgem sera-t-il inclus dans le nouveau contrat de gestion ? Les autorités fédérales prendront-elles leurs responsabilités en ce qui concerne les prescriptions de sécurité et d'exploitation ? Des aéroports wallons de plus petite envergure disposent bien, en effet, de telles facilités dans ce domaine.

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en néerlandais)*: Je répondrai avec une grande circonspection à la question de M. Deseyn étant donné que j'explore toujours le dossier. Je connais relativement bien l'aéroport de Wevelgem et j'irai prochainement me rendre compte de la situation sur place. Nous n'examinerons les mesures possibles dans le cadre du contrat de gestion avec Belgocontrol qu'après le contrôle budgétaire. Les négociations doivent encore avoir lieu et je ne puis donc encore prendre position. La réunion évoquée par mon prédécesseur n'est intervenue que la semaine dernière et je ne dispose encore d'aucun rapport.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Le ministre fait preuve d'une prudence excessive car l'incidence budgétaire est réduite. En matière de personnel, il était question précédemment d'un équivalent temps plein. Les intéressés considèrent ce dossier comme un levier important. L'absence pour l'instant du rapport d'une réunion importante prouve par ailleurs que nous ne vivons pas dans un Etat modèle.

08.04 **Renaat Landuyt**, ministre *(en néerlandais)*: L'impact budgétaire est relativement important. La somme de 1,5 à 2 millions d'anciens francs belges ne permet pas de payer six à huit agents de Belgocontrol. S'il n'y a pas encore de rapport, c'est notamment en raison des règles techniques qui sont très complexes.

gratis verkeersleiders krijgt van Belgocontrol. Dat komt omdat de luchthaven niet werd opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. Het beheerscontract tussen Belgocontrol en de overheid staat momenteel overigens ter discussie.

Minister Anciaux bood nochtans gunstige perspectieven. Eind juli 2004 beloofde hij dat er overleg zou komen. De provincie West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest engageerden zich intussen inzake de renovatie van de luchthaven.

Wat kwam er tijdens de zomervergaderingen uit de bus? Zal de federale overheid verkeersleiders ter beschikking stellen, wat een vrij goedkope zaak is? Werd er een akkoord bereikt met Landsverdediging? Zal Wevelgem worden opgenomen in het nieuwe beheerscontract? Neemt de federale overheid haar verantwoordelijkheid inzake veiligheids- en uitbatingsvoorschriften? Kleinere Waalse luchthaven beschikken terzake immers wel over faciliteiten.

08.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: Omdat ik het dossier nog aan het verkennen ben, zal ik zeer voorzichtig antwoorden op de vraag van de heer Deseyn. Ik ken het vliegveld van Wevelgem vrij goed en vergewis me binnenkort ter plaatse van de situatie. Pas na de begrotingscontrole bekijken we in het kader van de beheersovereenkomst met Belgacontrol wat er kan worden ondernomen. De onderhandelingen moeten nog plaatsvinden en ik kan dus nog geen standpunt innemen. De vergadering waarnaar mijn voorganger verwees, vond pas vorige week plaats. Ik beschik nog niet over een verslag.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): De minister is overdreven voorzichtig, want de budgettaire impact is beperkt. Men had het vroeger inzake personeel over één voltijds equivalent. De betrokkenen vinden dit dossier een belangrijke hefboom. Dat er nog geen verslag is van een belangrijke vergadering, bewijst trouwens dat we niet in een modelstaat leven.

08.04 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: De budgettaire impact is relatief groot. Met anderhalf à twee miljoen oude Belgische frank kan men onmogelijk zes à acht Belgocontrol-personeelsleden betalen. Dat er nog geen verslag is, heeft ook te maken met de zeer ingewikkelde technische regels.

08.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Je continuerai à poser des questions sur ce dossier.

*L'incident est clos.*

*Président: Roel Deseyn.*

**09 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les marges de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3786)**

09.01 **Olivier Maingain** (MR): L'étude réalisée à la demande de BIAC par Airport and Aviation Consultancy (AAC) considère que les composantes de vent arrière, actuellement de 15 nœuds, devraient être limitées à 0 nœud pour les pistes 02/20 et qu'il serait préférable que ces deux pistes soient considérées comme pistes de secours par vent du sud et du nord et non pas utilisées préférentiellement, ce qui diminue les marges de sécurité.

Toujours selon AAC, la combinaison respectivement à l'atterrissage et au décollage des pistes 02 et 07, qui se croisent, n'est pas non plus souhaitable. Enfin, le plan de dispersion, pour la phase d'approche à l'atterrissage par la piste 02, au cours de laquelle se produisent 97% des accidents, survole des zones densément peuplées, alors que les phases d'approche par les pistes 25L et 25R survolent des zones déclarées non habitables.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de l'étude d'AAC? N'est-il pas temps de revoir le plan de dispersion, indépendamment de l'autre débat en cours?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en français)* Le rapport d'AAC, commandé par BIAC et qui n'engage aucunement le gouvernement fédéral, a pour objet principal d'examiner les critères de vents arrière et transversaux optimaux permettant une capacité théorique maximale de l'aéroport; les objectifs de dispersion des nuisances sonores n'ont pas été considérés.

L'étude conclut que les composantes de 7 nœuds de vents arrière et de 20 nœuds de vents latéraux peuvent être utilisées pour les pistes 07 et 25, moyennant différentes conditions d'équipement et de communication. Les critères actuels pour les pistes 02 et 20 sont basés sur une étude officielle de la DGTA et ne seront pas modifiés. AAC recommande également de ne pas utiliser la

08.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik blijf vragen stellen over het dossier.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Roel Deseyn.*

**09 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsmarges op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 3786)**

09.01 **Olivier Maingain** (MR): Uit de studie die op vraag van BIAC door Airport and Aviation Consulting werd uitgevoerd, blijkt dat de rugwindcomponten, waarvoor de norm nu 15 knopen is, voor de banen 02/20 tot nul knopen zouden moeten worden beperkt. Bovendien zouden die banen als noodbanen moeten fungeren in geval van zuiden- en noordenwind, en zouden ze niet systematisch mogen worden gebruikt, omdat zulks ten nadele van de veiligheid gaat.

Nog volgens AAC is de combinatie landen op baan 02 en opstijgen van baan 07 evenmin raadzaam, omdat die banen elkaar kruisen. Tot slot wijst de studie erop dat 97 % van de ongevallen zich voordoen tijdens de naderingsfase voor het landen. Volgens het spreidingplan worden tijdens die fase voor het landen op baan 02 dichtbevolkte gebieden overvlogen; anderzijds moeten we toegeven dat voor het landen op de banen 25L en 25 R onbewoonbaar verklaarde gebieden worden overvlogen.

Welke besluiten trekt de minister uit de studie van Airport Aviation Consulting (AAC)? Los van het andere debat dat heden woedt, is het ogenblik niet aangebroken om het spreidingsplan te herzien?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Frans)*: De federale regering is hoegenaamd niet gebonden door het verslag van AAC dat BIAC bestelde. De studie strekt er voornamelijk toe de optimale criteria van rug- en dwarswinden te bestuderen die een maximale theoretische benutting van de luchthaven moeten mogelijk maken. De spreiding van de geluidshinder kwam in deze studie niet aan bod.

De studie komt tot het besluit dat de componenten van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind kunnen gebruikt worden voor de banen 07 en 025 in functie van de gebruikte uitrusting en communicatiemiddelen. De huidige criteria voor de banen 02 en 20 zijn gebaseerd op een officiële studie van het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) en blijven ongewijzigd. AAC

combinaison "décollage" sur la piste 20 et "atterrissage" sur la piste 25R pendant la journée pour des raisons de capacité et non de sécurité.

La procédure relative à l'utilisation actuelle de cette combinaison a été approuvée par Belgocontrol.

Lors de l'élaboration du plan de dispersion, seules huit combinaisons de pistes sur l'ensemble des configurations étudiées ont été retenues après une étude de sécurité effectuée par Belgocontrol. En conséquence, toutes les opérations effectuées aujourd'hui atteignent le niveau de sécurité requis.

09.03 **Olivier Maingain** (MR): Pourquoi une étude a-t-elle été commandée par BIAC s'il n'y a pas d'incertitude sur la sécurité ? La validation des mesures de sécurité doit être effectuée par une autorité véritablement indépendante.
Par ailleurs, l'étude est parfois plus critique que vous ne l'évoquez. Il y a un problème de capacité mais également de visibilité.

En réalité, BIAC, pour se dédouaner de toute responsabilité, relaie des inquiétudes formulées par les pilotes.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National et la problématique de la sécurité mise en exergue par un bureau de consultance néerlandais" (n° 3787)**

10.01 **Olivier Maingain** (MR): La volonté manifestée dans la déclaration gouvernementale consiste à vérifier sur le terrain les nuisances sonores supportées par la population. Le Conseil d'Etat a insisté, le 17 mars 2004, sur l'adoption d'un cadastre du bruit. Par ailleurs, les mesures réalisées ont montré des écarts très importants, dans le sens d'une sous-évaluation, entre les projections théoriques et la réalité.

Le cadastre provisoire apparaît inadapté. Il ne retient que des valeurs supérieures à 70 db alors que l'OMS considère qu'un dépassement de 45 db la nuit porte déjà atteinte à la santé. Enfin, ce cadastre théorique ne prend en compte que les moyennes de bruit et de fréquence de passage calculées sur base annuelle alors que celles-ci

beveelt verder aan overdag om capaciteits- en dus niet om veiligheidsredenen af te zien van de combinatie “opstijgen” via baan 20 en “landen” via baan 25R.

De procedure voor de huidige gebruikmaking van die combinatie werd goedgekeurd door Belgocontrol.

Bij de uitwerking van het spreidingsplan werden uiteindelijk slechts acht banencombinaties geselecteerd uit het geheel van de onderzochte configuraties, na een onderzoek van de veiligheidssituatie door Belgocontrol. Daardoor wordt thans voor alle vliegbewegingen het vereiste veiligheidsniveau bereikt.

09.03 **Olivier Maingain** (MR): Waarom heeft BIAC dan een studie besteld, als er geen onzekerheid is over de veiligheid? De veiligheidsmaatregelen moeten door een geheel onafhankelijk orgaan gehomologeerd worden. Daarnaast is de studie op sommige punten kritischer dan u zegt. Er is een capaciteitsprobleem, maar ook de zichtbaarheid vormt een probleem.

Om alle verantwoordelijkheid te ontlopen verwoordt BIAC in feite de bezorgdheid van de piloten over een aantal zaken.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Brussel-Nationaal en de problematiek van de veiligheid aangekaart door een Nederlands consultingbedrijf" (nr. 3787)**

10.01 **Olivier Maingain** (MR): In de regeringsverklaring staat te lezen dat men ter plaatse wil nagaan hoe groot de geluidshinder werkelijk is voor de bevolking. De Raad van State heeft op 17 maart 2004 aangedrongen op het opstellen van een geluidskadaster. Metingen hebben evenwel uitgewezen dat er zeer grote verschillen zijn tussen de theoretische modellen en de realiteit, en dat de werkelijke geluidsoverlast daarbij onderschat wordt.

Het voorlopige kadaster lijkt ongeschikt. Het houdt enkel rekening met waarden van meer dan 70 dB, terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie ervan uitgaat dat een geluidsniveau van 45 dB al schadelijk is voor de gezondheid. In dit theoretische kadaster wordt enkel gekeken naar gemiddelde

occultent les pics.

Quel est l'état actuel de la procédure d'élaboration du cadastre objectif du bruit ? Celui-ci sera-t-il réalisé en collaboration étroite avec les Régions ? Quels sont les instruments sonométriques qui seront déployés pour assurer le relevé ? Quelles réponses apportez-vous aux critiques ci-dessus qui reposent sur des analyses scientifiques ? Comment comptez-vous réévaluer les effets du plan de dispersion sur la santé publique et sur la qualité de l'environnement ? Qu'en est-il du programme d'isolation acoustique, même si celui-ci ne peut constituer l'ensemble de la réponse au problème ?

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre *(en français)*: Le cadastre est complet pour 2003. Un cadastre théorique a été établi suite à la mise en place du plan de dispersion le 28 février 2004. Il n'est cependant pas validé par des mesures car il s'agit d'une projection. Le Conseil d'Etat a confirmé que le cadastre du bruit établi par BIAC était basé sur des simulations, et qu'il établissait une situation provisoire en attente de l'élaboration d'un cadastre réel du bruit. Le cadastre complet est en cours de réalisation, et celui de 2004 ne sera disponible qu'au deuxième trimestre 2005. Les Régions participent à la validation du cadastre du bruit via la commission d'avis où elles sont présentes. 37 sonomètres sont actifs autour de l'aéroport, mais six autres ont été désactivés pour raison budgétaire.

Si l'on tient compte de l'isolation naturelle, les mesures sont compatibles avec les prescriptions de l'OMS. Les pics de plus de 70 db sont pris en compte. La mesure de l'impact sur la santé relève d'un rapport scientifique. Je ne suis cependant pas opposé à la réalisation de nouvelles recherches. En ce qui concerne le programme d'isolation acoustique, il y a un projet d'accord. J'attends l'évolution du dossier DHL pour répondre fermement à cette question.

10.03 **Olivier Maingain** (MR): Les réponses sont plus complètes que celles de votre prédécesseur et je m'en réjouis. Je suppose que le bilan pour 2003 peut être communiqué. Vous confirmez, par ailleurs, que si le Conseil d'Etat dit que l'on peut travailler provisoirement sur le cadastre théorique, il faut un cadastre réel. En ce qui concerne la méthode scientifique, il demeure des divergences, notamment par rapport au seuil des 70 db et celui

geluidswaarden en gemiddelde aantallen overvliegende toestellen op jaarbasis. Piekbelastingen worden daardoor weggemoffeld.

Hoe ver is men intussen gevorderd met de uitwerking van het objectieve geluidskadaster? Zal dat kadaster in nauwe samenwerking met de Gewesten worden opgesteld? Met welke instrumenten zullen de metingen worden uitgevoerd en geregistreerd? Hoe weerlegt u bovenstaande kritiek, die berust op wetenschappelijke analysen? Hoe zal u de gevolgen van het spreidingsplan voor de volksgezondheid en het milieu opnieuw evalueren? Wat is de stand van zaken in verband met het isolatieprogramma, ook al mag dat niet beschouwd worden als de alleenzaligmakende oplossing voor het probleem?

10.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Het kadaster is volledig voor 2003. Na de instelling van het spreidingsplan op 28 februari 2004, werd een theoretisch kadaster opgemaakt, maar het werd niet door metingen gevalideerd omdat het een projectie is. De Raad van State heeft bevestigd dat het door BIAC opgemaakte geluidskadaster op simulaties gebaseerd was en dat het een voorlopige situatie weergaf in afwachting van een echt geluidskadaster. Er wordt momenteel aan het volledige kadaster gewerkt en dat van 2004 zal slechts in het tweede kwartaal van 2005 klaar zijn. De Gewesten nemen deel aan de validatie van het geluidskadaster via de adviescommissie waar ze aanwezig zijn. In de omgeving van de luchthaven zijn momenteel 37 sonometers operationeel, 6 andere toestellen werden om budgettaire redenen buiten werking gesteld.

Als men rekening houdt met de natuurlijke isolatie stemmen de maatregelen overeen met hetgeen de WHO voorschrijft. Er wordt rekening gehouden met pieken van meer dan 70 dB. De gevolgen voor de gezondheid werden gemeten aan de hand van een wetenschappelijk verslag. Ik verzet me evenwel niet tegen nieuw onderzoek. Over het geluidsisolatieprogramma bestaat er een voorstel van akkoord. Ik wacht de verdere evolutie van het DHL-dossier af om deze vraag met zekerheid te kunnen beantwoorden.

10.03 **Olivier Maingain** (MR): Ik kan me er alleen maar over verheugen dat uw antwoorden een stuk vollediger zijn dan die van uw voorganger. Ik veronderstel dat de resultaten voor 2003 kunnen voorgelegd worden. U bevestigt trouwens dat we volgens de Raad van State voorlopig kunnen werken op grond van het theoretische kadaster, maar dat er hoe dan ook een echt moet komen. Over de wetenschappelijke methode blijkt er

de 45 db prôné par l'OMS. Si le cadastre fait apparaître des excès de nuisance, il n'y a pas de raison d'attendre 2005 pour les corriger.

onenigheid bestaan, onder meer over de grenswaarde van 70 dB en die van 45 dB die door de WHO wordt aanbevolen. Als uit het kadaster blijkt dat er overdreven geluidshinder is moeten we niet wachten tot 2005 om hiertegen iets te ondernemen.

10.04 **Renaat Landuyt**, ministre *(en français)*: Je vais vérifier ce dernier point. Cependant, les six sonomètres de la Région bruxelloise ne fonctionnent pas et cela pose problème pour déterminer un bon cadastre du bruit.

10.04 Minister **Renaat Landuyt** *(Frans)*: Ik zal dit laatste punt nagaan. De zes geluidsmeters van het Brusselse Gewest functioneren echter niet en dit bemoeilijkt het opmaken van een objectief geluidskadaster.

10.05 **Olivier Maingain** (MR): Merci de souligner cette situation. J'en ferai bon usage au Parlement régional.

10.05 **Olivier Maingain** (MR): Ik stel het op prijs dat u hierop de aandacht vestigt. Ik zal dit aankaarten in het gewestelijk parlement.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'accès aux parkings couverts pour les voitures équipées au LPG" (n° 3800)**

**11 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het toegangsverbod tot overdekte parkeerterreinen voor wagens op LPG" (nr. 3800)**

11.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Les véhicules équipés au LPG sont devenus de plus en plus sûrs, ces dernières années : le placement des réservoirs est strictement réglementé, les voitures doivent être présentées au contrôle technique après deux ans au lieu de quatre et les réservoirs LPG eux-mêmes font l'objet d'un contrôle approfondi tous les six ans. Malgré ce gain de sécurité très considérable, l'accès aux parkings souterrains reste interdit à ce type de voitures. Cette interdiction se justifie-t-elle toujours aux yeux du ministre?

La confusion la plus totale entoure d'ailleurs le fondement légal de cette interdiction. Récemment, le ministre de l'Environnement, M. Tobback, s'est montré favorable, dans les médias, au LPG et à la levée de l'interdiction de garer les voitures roulant au LPG dans les parkings couverts. Par ailleurs, le ministre Patrick Dewael a indiqué il y a peu, en réponse à une question parlementaire, que ce point relève de la compétence exclusive du ministre fédéral de l'Intérieur. M. Landuyt envisage-t-il de prendre une initiative dans ce dossier ?

11.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Het rijden op LPG werd de laatste jaren steeds veiliger: de installatie van de tanks is streng gereglementeerd, de wagens worden al na twee in plaats van vier jaar naar de technische controle geroepen en de LPG-tanks zelf worden elke zes jaar aan een grondige controlebeurt onderworpen. Ondanks deze sterk verhoogde veiligheid worden auto's op LPG nog altijd uit ondergrondse parkings geweerd. Vindt de minister dit verbod nog zinvol?

Over de wettelijke basis van dit verbod bestaat trouwens de grootste verwarring. Minister Tobback van Leefmilieu toonde zich onlangs in de pers een voorstander van LPG en van een opheffing van het verbod om wagens op LPG te stallen in overdekte parkings. Minister Dewael antwoordde echter onlangs op een parlementaire vraag dat uitsluitend de federale minister van Binnenlandse Zaken bevoegd is voor dit verbod.
Plant minister Landuyt in dit dossier een initiatief?

11.02 **Renaat Landuyt**, ministre: *(en néerlandais)* Le ministre fédéral de la Mobilité est compétent en ce qui concerne la réglementation relative à l'installation et au contrôle des réservoirs à LPG dans les voitures. La réglementation a été renforcée au milieu de l'année 2001, de sorte que l'interdiction de garer ces véhicules dans les parkings souterrains est aujourd'hui dépassée.

11.02 Minister **Renaat Landuyt** *(Nederlands)*: De federale minister van Mobiliteit is bevoegd voor de reglementering inzake de installatie van en de controle op LPG-tanks in auto's. Midden 2001 werd de reglementering strenger gemaakt, zodat het verbod op parkeren in overdekte parkings eigenlijk achterhaald is.

Les services d'incendie sont du ressort du Ministre de l'Intérieur. Les services locaux fournissent les certificats de sécurité donnant accès aux parkings souterrains locaux; ils reçoivent leurs directives du ministre de l'Intérieur. L'ancien ministre fédéral de la Mobilité a informé M. Dewael qu'à la suite du renforcement de la réglementation, l'interdiction des parkings souterrains aux véhicules munis d'une installation LPG ne se justifie plus.

11.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Les services d'incendie locaux peuvent-il continuer à refuser cet accès de leur propre initiative?

11.04 **Renaat Landuyt** , ministre: *(en néerlandais)* C'est le ministre de l'Intérieur qui leur adresse des directives. Dans le cadre de mes compétences, je pourrais envisager de faire apposer un autocollant sur les véhicules qui répondent aux normes de sécurité les plus strictes afin de rassurer les exploitants de parkings souterrains.
Je comprends bien évidemment la sévérité avec laquelle les services d'incendie contrôlent la sécurité dans les parkings.

11.05 **Simonne Creyf** (CD&V): J'invite le ministre à aller de l'avant dans ce dossier.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 15h.39.*

Het is de minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de brandweer. De lokale korpsen verstrekken de veiligheidsattesten voor de lokale overdekte parkings; zij krijgen hun richtlijnen van de minister van Binnenlandse Zaken. De vorige federale minister van Mobiliteit heeft minister Dewael meegedeeld dat er in het licht van de strengere reglementering, geen reden meer is om wagens op LPG te weren uit overdekte parkeergarages.

11.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mogen de lokale brandweerkorpsen op eigen houtje de toegang blijven weigeren?

11.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands)*: Zij krijgen richtlijnen van de minister van Binnenlandse Zaken.
Binnen mijn bevoegdheid zou ik kunnen overwegen op de auto's die beantwoorden aan de strengste veiligheidseisen, een sticker te laten aanbrengen die de uitbaters van ondergrondse parkeergarages geruststelt.
Ik heb natuurlijk begrip voor de strengheid waarmee de brandweer de veiligheid in ondergrondse parking controleert.

11.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik roep de minister op om in dit dossier zo snel mogelijk vooruitgang te boeken.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.39 uur.*